KOLEJNY NR 38.
DLA SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

# DZIENNIK URZĘDOWY

## MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX. Warszawa, 5 listopada 1938 r. Nr 65.

## SPIS TREŚCI:

### CZĘŚĆ A.

**Dział Lotnictwa Cywilnego.**



### OBWIESZCZENIA.



### CZĘŚĆ C.

## DZIAŁ LOTNICTWA CYWILNEGO.

### 525.

### Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 października 1938 roku o uprawnieniach i kwalifikacjach pilotów dokonujących lotów próbnych samolotami.

**§ 1.** Uprawnienia i sposób kwalifikowania pilotów dokonujących lotów próbnych samolotami określają dołączone do niniejszego zarządzenia „Przepisy o uprawnieniach i kwalifikacjach pilotów, dokonujących lotów próbnych samolotami".

**§ 2.** Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr L-II/218/9/38.

**Załącznik** do zarządzenia Ministra Komunikacji z dn. 6 października 1938 r. nr L-II/218/9/38.

## PRZEPISY

### o uprawnieniach i kwalifikacjach pilotów, dokonujących lotów próbnych samolotami.

### I. Postanowienia ogólne.

**§ 1.** Przez wyraz samolot rozumie się wszelką aerodynę (tj. statek powietrzny cięższy od powietrza) z własnym napędem silnikowym, zdolną do samodzielnego startu, której przeznaczeniem jest lot silnikowy. Nie należą więc do kategorii samolotów inne aerodyny, których przeznaczeniem jest lot żaglowy lub ciągniony za innym statkiem powietrznym, niezależnie od tego, czy posiadają dodatkowo własny napęd silnikowy, czy też go nie posiadają.

**§ 2.** Przez loty próbne rozumie się próby w locie, o których mowa w § 2 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 7 marca 1933 r. o wyznaczaniu lotnisk i terenów specjalnych w celu przeprowadzania prób w locie oraz określeniu warunków tych prób (Dz. U. R. P. nr 26 poz. 221, przedruk Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 7, str. 116) a mianowicie:

a) wszelkie loty wykonywane na jakimkolwiek samolocie przed urzędowym dopuszczeniem do używania danego typu i przed zarejestrowaniem danej jednostki;

b) wszelkie loty na samolotach, dopuszczonych do używania lub zarejestrowanych, wykonywane w warunkach mogących zmienić własności samolotu wpisane do dokumentów sprawności technicznej lub wytworzyć warunki lotu nieprzewidziane dla danej kategorii lub dla danego typu samolotu.

### II. Piloci dokonywujący prób w locie.

**§ 3.** (1) Loty próbne, o których mowa w § 2, mogą być dokonywane tylko przez pilotów specjalnych, posiadających odpowiednie kwalifikacje i uprawnienia do dokonywania tych lotów, stwierdzone wyraźnie przez Ministerstwo Komunikacji w dokumentach członka załogi (świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencja).

(2) Inne loty próbne mogą być dokonywane przez pilotów zwyczajnych, posiadających świadectwa uzdolnienia i upoważnienia normalne, ważne dla danej kategorii i typu samolotu oraz dla danego rodzaju i charakteru lotu.

**§ 4.** (1) Piloci specjalni, dokonujący lotów próbnych powinni posiadać świadectwa uzdolnienia i upoważnienia pilotów komunikacyjnych, przewidziane w § 5 rozporządzenia z dnia 8 lutego 1929 r. (Dz. U. R. P. nr 35, poz. 323 — przedruk Dz. U. M. K. z 1938 r. nr 31 str. 548).

(2) Wszystkie ograniczenia świadectw uzdolnienia i upoważnienia w zakresie terminów ich ważności, kategoryj i typów samolotów oraz wszystkie inne zastrzeżenia szczególne ograniczają automatycznie zakres uprawnienia do wykonywania lotów próbnych.

(3) Oprócz ograniczeń wynikających z ust. (2), uprawnienie do wykonywania lotów próbnych może być ograniczone w każdym przypadku oddzielnie, zastrzeżeniami specjalnymi organu badawczo-opiniodawczego wymienionego w § 16.

**§ 5.** Piloci specjalni, dokonujący lotów próbnych, dzielą się zależnie od kwalifikacyj i charakteru spełnianych funkcyj na następujące podkategorie:

a) piloci doświadczalni,

b) piloci oblatujący,

c) piloci pomocniczy.

### III. Piloci doświadczalni.

**§ 6.** Piloci doświadczalni są to piloci uprawnieni do urzędowego wypowiadania się z upoważnienia władz lotniczych, na podstawie dokonanych lotów próbnych o dopuszczeniu do używania samolotów pierwowzorów lub o wymagających urzędowego zatwierdzenia modyfikacjach konstrukcyjnych w samolotach dopuszczonych do użytku.

**§ 7.** (1) Piloci doświadczalni dzielą się, zależnie od posiadanego doświadczenia specjalnego (godzin lotu, lat pilotażu i lat pracy badawczo-opiniodawczej), na:

a) pilotów doświadczalnych klasy A,

b) pilotów doświadczalnych klasy B.

(2) Różnica między uprawnieniami pilotów doświadczalnych klasy A, a klasy B polega na tym, że w niektórych przypadkach określonych przez organ badawczo-opiniodawczy (§ 16) orzeczenia pilotów doświadczalnych klasy B powinny być uzupełnione opinią pilota doświadczalnego klasy A.

**§ 8.** Kwalifikacje wspólne wymagane do otrzymania uprawnień pilota doświadczalnego klasy A lub B są następujące:

a) znajomość aerodynamiki, mechaniki lotu, budowy płatowców i silników lotniczych — na poziomie wyższych uczelni technicznych, stwierdzona przez organ badawczo-opiniodawczy (§ 16),
b) wyszkolenie w pilotażu instrumentalnym (ślepym) i akrobacyjnym, ukończone w szkołach lub na specjalnch kursach lotniczo-wojskowych albo na kursach zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji,
c) posiadanie kwalifikacyj specjalnych, określonych w § 9,
d) zakwalifikowanie każdego pilota oddzielnie przez organ badawczo-opiniodawczy wymieniony w § 16.

**§ 9.** Kwalifikacje specjalne wymagane dla otrzymania uprawnień pilota doświadczalnego klasy A lub B są następujące:
a) dla pilota doświadczalnego klasy A: co najmniej dziesięć lat pilotażu i tysiąc godzin lotu w charakterze pilota oraz co najmniej trzy lata pracy w charakterze pilota doświadczalnego, orzekającego o dopuszczaniu do używania samolotów pierwowzorów, w urzędowej instytucji badawczo-opiniodawczej,
b) dla pilota doświadczalnego klasy B: co najmniej pięć lat pilotażu i pięćset godzin lotu w charakterze pilota oraz co najmniej dwa lata współpracy w charakterze asystenta prób w locie lub pilota pomocniczego (albo w charakterze równoważnym) w urzędowej instytucji badawczo-opiniodawczej.

## IV. Piloci oblatujący.

**§ 10.** Piloci oblatujący są to piloci uprawnieni do orzekania na podstawie dokonanych lotów próbnych o dopuszczeniu do rejestracji samolotu seryjnego typu, którego pierwowzór został urzędowo dopuszczony do używania, lub o oddaniu do używania samolotu już zarejestrowanego, ale będącego po naprawie, wymagającej ponownego oblatania fabrycznego.

**§ 11.** Kwalifikacje wymagane do otrzymania uprawnienia pilota oblatującego są następujące:
a) znajomość aerodynamiki, mechaniki lotu, budowy płatowców i silników lotniczych — na poziomie średnich uczelni technicznych, stwierdzona przez organ badawczo-opiniodawczy (§ 16),
b) wyszkolenie w pilotażu instrumentalnym (ślepym) i akrobacyjnym, jak dla pilotów doświadczalnych (§ 8 lit. b),
c) co najmniej pięć lat pilotażu,
d) co najmniej pięćset godzin lotu w charakterze pilota,
e) co najmniej jeden rok praktyki, z wylataniem stu godzin w charakterze pilota pomocniczego (lub w charakterze równoważnym) w wytwórni samolotów lub w urzędowej instytucji badawczo-opiniodawczej.

## V. Piloci pomocniczy.

**§ 12.** Piloci pomocniczy są to piloci uprawnieni do wykonywania w wytwórni lub w instytucji badawczo-opiniodawczej, wszystkich prób w locie objętych działalnością pilotów doświadczalnych i oblatujących, lecz bez prawa orzekania, ani miarodajnego urzędowo współwypowiadania się o dopuszczeniu samolotu do używania i do rejestracji.

**§ 13.** Kwalifikacje wymagane do otrzymania uprawnienia pilota pomocniczego są następujące:
a) wyszkolenie w pilotażu instrumetalnym (ślepym) i akrobacyjnym, jak dla pilotów doświadczalnych (§ 8 lit. b),
b) co najmniej trzy lata pilotażu,
c) co najmniej trzysta godzin lotu w charakterze pilota,
d) co najmniej sto godzin lotu z minimum wymienionego w pkt c), wylatanych w ciągu okresu rocznego poprzedzającego objęcie funkcyj pilota pomocniczego, jeżeli posiadana suma godzin wylatanych jest niższa od 500 godzin; kandydaci posiadający sumę godzin wylatanych powyżej 500 godzin są zwolnieni z tego warunku,
e) w razie zatrudnienia w urzędowej instytucji badawczo - opiniodawczej — zakwalifikowanie danego pilota przez organ badawczo-opiniodawczy (§ 16).

## VI. Zasady zaliczania lat pilotażu i godzin lotów.

**§ 14.** Lata pilotażu liczą się bez uwzględnienia przerw, od daty uzyskania pierwszego świadectwa uzdolnienia i upoważnienia pilota samolotu, do daty ostatniego (w stosunku do dnia obrachunku lat pilotażu) lotu samodzielnego wykonanego w charakterze pilota samolotu.

**§ 15.** Godziny lotu liczą się w sposób następujący:
a) wszystkie godziny wylatane na samolotach w okresie wymienionym w § 14 w charakterze pilota samodzielnego, pilota ucznia lub pilota instruktora,
b) godziny, wylatane w charakterze pilota samodzielnego na innych aerodynach (np. na szybowcach), mogą być zaliczone do ogólnej sumy godzin i ilości nie przenoszącej 20% minimum wymaganych w danym przypadku godzin lotów na samolotach. Ograniczenie wymienione w § 14 nie dotyczy obliczania czasu wylatania tych godzin.

**§ 16.** Wszelkie wątpliwości co do kwalifikacji fachowych, wymaganych w myśl niniej-

szych przepisów rozstrzyga Instytut Techniczny Lotnictwa (I. T. L.), jako organ badawczo-opiniodawczy.

**§ 17.** W przypadkach wyjątkowych I.T.L. ma prawo do uznania za wystarczające kwalifikacyj nie zupełnie odpowiadających wymaganiom określonym w § 8, 9, 11 i 13. Wyjątki powyższe mogą być czynione:

a) w przypadku wybitnych kwalifikacyj rzeczywistych dostatecznie uzupełniających inne warunki niespełnione,

b) jeżeli braki w stosunku do wymaganych warunków są natury formalnej, a nie obniżają kwalifikacyj rzeczowych.

---

**526.**

**Zarządzenie Ministra Komunikacji z dn. 6 października 1938 r., wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych, w sprawie instrukcji dla posterunków ostrzegawczych sieci lotniczo - meteorologicznej lotnictwa cywilnego.**

Na podstawie § 11 ust. 1 rozporządzenia z dnia 11 kwietnia 1929 r. o lotniczej służbie łączności i meteorologicznej (Dz. U. R. P. Nr 59 poz. 459) zarządzam co następuje:

**§ 1.** Zatwierdza się do użytku służbowego przy wykonywaniu służby na sieci lotniczo-meteorologicznej ostrzegawczej „Instrukcję dla służby lotniczo - meteorologicznej — Część II, Ostrzeżenia meteorologiczne słowne", dołączoną do niniejszego zarządzenia.

**§ 2.** Instrukcja wymieniona w § 1 wchodzi w życie w dniu ogłoszenia, równocześnie zaś traci moc obowiązującą „Instrukcja meteorologiczna o prowadzeniu i nadawaniu spostrzeżeń sieci ostrzegawczej", wydana przez Państwowy Instytut Meteorologiczny w r. 1933.

Nr L-III/420/11/38.

**Załącznik** do Zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 6 października nr L-III/420/11/38.

## INSTRUKCJA

### dla służby lotniczo-meteorologicznej. Część II. Ostrzeżenia meteorologiczne słowne.*)

### I. Postanowienia ogólne.

**§ 1.** (1) Służba lotniczo-meteorologiczna na sieci stacyj (posterunków) ostrzegawczych, utworzonych w celu ochrony żeglugi powietrznej przed zjawiskami atmosferycznymi, zagrażającymi bezpieczeństwu lotów, odbywa się według postanowień instrukcji niniejszej.

(2) Spis stacyj ostrzegawczych ogłasza się w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

**§ 2.** Do zjawisk atmosferycznych, o których mowa w § 1, zalicza się:

1) chmury niskie,
2) złą widzialność,
3) mgłę,
4) wichurę,
5) zawieję lub zamieć śnieżną,
6) nawałnicę,
7) burzę.

Opis tych zjawisk znajduje się w załączniku nr 1 do niniejszej instrukcji.

**3.** W razie wystąpienia jednego z wymienionych w § 2 zjawisk, stacja (posterunek) ostrzegawcza powinna niezwłocznie wysłać o tym zawiadomienie (ostrzeżenie), zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji, do centrali meteorologicznej swego okręgu i jednocześnie do lotnisk wyznaczonych przez Ministerstwo Komunikacji.

**§ 4.** (1) Jeżeli występuje jednocześnie kilka zjawisk, to ostrzeżenie należy nadać przed tym zjawiskiem, które w § 2 jest oznaczone cyfrą wyższą (Np. w razie jednoczesnego występowania chmur niskich 1) i nawałnicy 6) należy nadać ostrzeżenie przed nawałnicą; w razie jednoczesnego występowania wichury 4) i burzy 7) należy nadać ostrzeżenie przed burzą itp.).

(2) W razie jednoczesnego występowania jednego ze zjawisk, zagrażających bezpieczeństwu lotów, łącznie z chmurami niskimi (§ 10), należy do ostrzeżenia dodawać grupę słowną o chmurach niskich (§ 18).

**§ 5.** (1) Ponieważ nadane ostrzeżenie może spowodować zatrzymanie w porcie lotniczym samolotu mającego lecieć nad okolicą, z której pochodzi ostrzeżenie, albo też cofnięcie z drogi samolotu znajdującego się już w locie, — przeto po przejściu lub ustaniu zjawiska groźnego dla lotnictwa należy nadać niezwłocznie zawiadomienie o tym (odwołanie) do tych samych miejsc, do których było wysłane ostrzeżenie (§ 3).

(2) Jeżeli ostrzeżenie obejmowało kilka zjawisk, zagrażających bezpieczeństwu lotów, i jedno z nich przeszło lub ustało, a inne trwają w dalszym ciągu, należy podać odwołanie tylko o zjawisku, które przeszło lub ustało, dołączając jednocześnie do odwołania ostrzeżenie o zjawiskach, które nadal trwają.

**§ 6.** Ostrzeżenia i odwołania nadaje się w okresie letnim (od 16 marca do 15 października) od godz. 5 do zmroku, a w okresie zimowym (od 16 października do 15 marca) od godz. 8 do zmroku. W przypadkach specjalnych terminy te mogą być zmieniane osobnymi zarządzeniami Ministerstwa Komunikacji.

**§ 7.** Jeżeli po zapadnięciu zmroku zjawisko, przed którym nadano poprzednio ostrzeżenie, trwa w dalszym ciągu do rana następnego

---

*) Część I „Instrukcji dla służby lotniczo-meteorologicznej — Klucze meteorologiczne i ich objaśnienia" ukazały się w osobnym wydaniu (P. Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53, poz. 459 oraz uzupełnienie Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 21, poz. 212).

dnia, to należy rano (latem o godz. 5, zimą o godz. 8) nadać ponowne ostrzeżenie.

§ 8. Ostrzeżenia i odwołania powinny zawierać wszelkie informacje potrzebne służbie meteorologicznej; należy je przesyłać jak najszybciej do właściwego lotniska. Zawiadomienia należy układać ściśle według form podanych w §§ 17 — 24 niniejszej instrukcji, unikając własnych dodatków, przedłużających treść depeszy, a tym samym i opóźniających jej dojście do lotniska.

§ 9. Wykazy nadanych telegramów ostrzegawczych i odwoławczych należy przesyłać 1 kwietnia i 1 października każdego roku do Państwowego Instytutu Meteorologicznego.

## II. Nadawanie ostrzeżeń i odwołań.

§ 10. Chmury niskie.

(1) Ostrzeżenie o chmurach niskich należy nadać, gdy wysokość podstawy chmur najniższych spadnie do 200 m lub niżej.

(2) Wysokość podstawy chmur należy podawać w ostrzeżeniach z dokładnością do 50 metrów, używając liczb: 200 m, 150 m, 100 m i 50 m.

(3) Odwołanie należy nadać, gdy wysokość podstawy chmur najniższych wzrośnie przynajmniej do 300 m i utrzymuje się tak w ciągu 10 minut.

**§ 11. Zła widzialność.**

(1) Ostrzeżenie należy nadać, gdy odległość widzenia spadnie poniżej 1 kilometra. Jeżeli zła widzialność spowodowana jest mgłą, albo zamiecią lub zawieją śnieżną, to należy nadać ostrzeżenie w formie przewidzianej w razie mgły (§ 12), zawiei lub zamieci śnieżnej (§ 14). Nie należy nadawać ostrzeżeń przy pogarszaniu się widzialności, spowodowanym zapadaniem zmroku.

(2) Odwołanie należy nadać, gdy odległość widzenia wzrośnie ponad 1 kilometr.

(3) Dla określenia odległości widzenia należy obrać w terenie szereg stałych punktów w odległości np. 1000 m, 700 m, 500 m i 50 m, i obserwować następnie, które z tych punktów są wyraźnie widoczne; jeśli np. kontury przedmiotu odległego o 700 m są niewyraźne i rozlane, natomiast dość ostro zarysowują się kontury przedmiotu odległego o 500 m, to odległość widzenia określamy na 600 m. Za punkty do określania odległości widzenia mogą służyć: budynki, drzewa, słupy telegraficzne, semafory stacyjne, lasy, pagórki itp. Każdy posterunek ostrzegawczy powinien mieć sporządzony szkic, na którym wskazane są punkty służące do określania odległości widzenia.

**§ 12. Mgła.**

(1) Ostrzeżenie należy nadać, gdy odległość widzenia spadnie poniżej 1 kilometra. Gdy odległość widzenia, wynosząca już mniej niż 1 km, maleje w dalszym ciągu, spadając poniżej 200 m, to ostrzeżenie należy nadać po raz drugi.

(2) Odwołanie należy nadać, gdy odległość widzenia, początkowo mniejsza od 200 m, powiększa się i wzrośnie ponad 500 m (mgła rzednie). Gdy odległość widzenia powiększa się w dalszym ciągu i wzrośnie ponad 1 km, to odwołanie należy nadać po raz drugi.

(3) Gdy mła gęstnieje stopniowo, obniżając odległość widzenia do 200 m lub niżej, należy nadać dwa ostrzeżenia, na odwrót zaś—dwa odwołania, gdy mgła stopniowo rzednie. Zdarza się jednak, że nagłe tworzenie się mgły obniża odległość widzenia do 200 m tak szybko, że obserwator nie zauważy stopniowego pogarszania się widzialności; wtedy należy nadać jedno ostrzeżenie i dwa odwołania, jeżeli można zaobserwować stopniowe polepszanie się widzialności najpierw do 500 m, a następnie do 1000 m, — albo też jedno odwołanie, gdy widzialność polepsza się raptownie do 1000 m. Gdy odległość widzenia spadnie poniżej 1000 m, lecz będzie jednocześnie większa od 500 m, to należy nadać jedno ostrzeżenie i jedno odwołanie.

**§ 13. Wichura.**

(1) Ostrzeżenie należy nadać, gdy siła wiatru lub oddzielnych porywów wiatru wynosi lub przewyższa 7 stopni skali Beaufort'a.

(2) Gdy siła wiatru lub oddzielnych jego porywów w dalszym ciągu wzmaga się i wynosi lub przewyższa 9 stopni skali Beaufort'a, to ostrzeżenie należy nadać po raz drugi.

(3) Odwołanie należy nadać, gdy siła wiatru osłabnie i nie przewyższy w ciągu 10 minut 5 stopni skali Beaufort'a.

(4) Do określania siły i kierunków wiatru należy posługiwać się wiatromierzem Wilda, którego opis podany jest w załączniku nr 2 do niniejszej instrukcji. W razie braku albo zepsucia się wiatromierza, siłę wiatru należy określać z jego oddziaływania na otoczenie według tabelki podanej w załączniku nr 1 (p. 4 Wichura), a kierunek według stron świata, posługując się wiadomymi przedmiotami, których zorientowanie w stosunku stron świata jest znane.

**§ 14. Zawieja lub zamieć śnieżna.**

(1) Ostrzeżenie należy nadać, gdy wskutek zawiei lub zamieci śnieżnej odległość widzenia spadnie poniżej 1 kilometra.

(2) Odwołanie należy nadać, gdy odległość widzenia zwiększy się do 1 kilometra lub wyżej.

(3) Gdy wskutek małego opadu śnieżnego lub cienkiej pokrywy śnieżnej utworzy się przy wietrze z siłą wynoszącą lub przewyższającą 7 stopni skali Beaufort'a zawieja lub zamieć, nie powodująca osłabienia widzialności poniżej 1 kilometra, to należy nadać ostrzeżenie przed wichurą (§ 13), a nie przed zamiecią lub zawieją.

**§ 15. Nawałnica.**

(1) Ostrzeżenie należy nadać z chwilą zaobserwowania pierwszych objawów nadcią-

gania nawałnicy (nagły wzrost siły wiatru, szybkie pokrywanie się nieba spiętrzonymi ciemnymi chmurami itp.).

(2) Odwołanie należy nadać, gdy zostaną zaobserwowane pierwsze objawy ustąpienia nawałnicy (osłabienie siły wiatru, rozjaśnienie nieba itp.).

**§ 16. Burza.**

(1) Ostrzeżenie należy nadać z chwilą zaobserwowania pierwszych objawów nadciągającej burzy (groźne chmury burzowe, grzmoty i błyskawice itp.).

(2) Odwołanie należy podać, gdy zostaną zaobserwowane pierwsze objawy przejścia burzy (ustanie grzmotów i błyskawic, rozjaśnienie nieba itp.).

### III. Sposób układania telegramów.

**§ 17.** Każdy telegram ostrzegawczy lub odwoławczy składa się z adresu, grupy cyfrowej, grupy słownej i podpisu.

a) Adres rozpoczyna się od wyrazu „lotmet", po którym następuje nazwa lotniska (jednego lub kilku), dla którego telegram jest przeznaczony.
Np.
lotmet Warszawa
lotmet Poznań Bydgoszcz.

b) Grupa cyfrowa składa się z siedmiu cyfr: pierwsze trzy oznaczają nazwę posterunku, z którego telegram pochodzi, następne dwie — godzinę, a ostatnie dwie — minuty obserwacji. Jeśli godzina lub minuty obserwacji wyraża się liczbą jednocyfrową, to należy poprzedzać ją cyfrą 0. Np. posterunek opatrzony numerem 147, podając obserwację z godz. 6 min. 20, umieszcza w telegramie po adresie grupę: 1470620; posterunek nr 028, podając obserwację z godziny 13 min. 5, umieszcza w telegramie po adresie grupę: 0281305 itp.

c) Słowna grupa zależy od rodzaju zjawiska, którego dotyczy ostrzeżenie lub odwołanie. W następnych §§ podany jest sposób układania grupy słownej do różnych zjawisk, przy czym w przykładach podane są telegramy w formie całkowitej, to znaczy z dołączeniem adresu i grupy cyfrowej.

d) Podpis (nazwisko) obserwatora, który dokonał obserwacji.

**§ 18.** (1) W ostrzeżeniu o chmurach niskich (wysokość podstawy chmur najniższych 200 m lub mniej — § 10 p. (1)) należy podawać po słowie „chmury" wysokość w metrach (słowami) podstawy chmur najniższych.

Przykład:
lotmet Lwów 1930835 chmury sto pięćdziesiąt.

(2) Odwołanie (wysokość podstawy chmur najniższych utrzymuje się w ciągu co najmniej 10 minut na poziomie 300 m lub wyżej — § 10 p. (3)) należy podawać zawsze w formie: „chmury przeszło trzysta".

Przykład:
lotmet Lwów 1931215 chmury przeszło trzysta.

**§ 19.** (1) W ostrzeżeniu o złej widzialności, spowodowanej innymi przyczynami, niż mgła, zamieć lub zawieja śnieżna (widzialność poniżej 1000 m — § 11 p. (1)) należy podawać po słowie „widzialność" odległość widzenia w metrach (słowami) oraz przyczynę osłabienia widzialności, jeżeli obserwator może ją określić (deszcz, śnieg, mżawka (dżdża), chmury niskie itp.*)

Przykład:
lotmet Poznań 0281105 widzialność sześćset mżawka.

(2) Odwołanie (wzrost odległości widzenia do 1000 m lub wyżej — § 11 p. (2)) należy podawać zawsze w formie „widzialność przeszło tysiąc" **).

Przykład:
lotmet Poznań 0281550 widzialność przeszło tysiąc.

**§ 20.** (1) W ostrzeżeniu o mgle (spadek widzialności poniżej 1000 m i 200 m — § 12 p. (1)) należy podawać po słowie „mgła" odległość widzenia w metrach (słowami). ***)

Przykład:
lotmet Katowice Kraków 0460500 mgła siedemset
lotmet Katowice Kraków 0460720 mgła sto.

(2) Odwołanie (wzrost widzialności do 500 m, lecz poniżej 1000 m — § 12 p. (2)) należy podawać zawsze w formie „mgła rzednie". Odwołanie po raz drugi (wzrost widzialności przeszło 1000 m) należy podawać zawsze w formie „po mgle".****)

Przykład:
lotmet Katowice Kraków 0461055 mgła rzednie
lotmet Katowice Kraków 0461130 po mgle.

**§ 21.** (1) W ostrzeżeniu o wichurze (siła wiatru wynosi lub przewyższa 7 stopni skali Beaufort'a — § 13, p. (1)) należy podawać po

*) Nie należy podawać określeń takich, jak np. „widzialność zła", widzialność słaba" itp., gdyż nie informuje to dokładnie o istniejących warunkach.

**) Kwestia czy mżawka (dżdża) pada w dalszym ciągu, czy też ustała, jest w danym przypadku rzeczą obojętną, więc tej informacji w odwołaniu podawać nie należy.

***) Nie należy w ostrzeżeniach podawać określeń takich, jak np. „gęsta mgła", „bardzo gęsta mgła" itp., gdyż o gęstości mgły informuje najściślej odległość widzenia w czasie mgły.

****) W odwołaniach nie należy po słowach „mgła rzednie" dodawać „widzialność pięćset", ani po słowach „po mgle" dodawać „widzialność przeszło 1000 m", gdyż przedłuża to zupełnie zbytecznie treść telegramu.

słowie „wichura" kierunek, z którego wiatr wieje, oraz słowami największą zaobserwowaną siłę wiatru w skali Beaufort'a.

Przykład:

lotmet Gdynia 1210930 wichura NW osiem.

(2) W odwołaniu (siła wiatru przynajmniej w ciągu 10 minut nie przewyższa 5 stopni skali Beaufort'a — § 13, p. (3)) należy podawać słowa „po wichurze" oraz siłę słowami w skali Beaufort'a i kierunek wiatru, wiejącego w czasie nadawania odwołania.

Przykład:

lotmet Gdynia 1211610 po wichurze wiatr WNW cztery.

**§ 22.** (1) W ostrzeżeniu o zawiei lub zamieci śnieżnej (widzialność poniżej 1000 m — § 14 p. (1)) należy podawać po słowie „zamieć" lub „zawieja" kierunek, z którego wiatr wieje, oraz największą zaobserwowaną siłę wiatru (słowami) w skali Beaufort'a.

Przykład:

lotmet Wilno 1890725 zamieć SSW sześć
lotmet Lwów 2171250 zawieja W osiem.

(2) W odwołaniu (wzrost widzialności do 1000 m lub wyżej — § 14 p. (2)) należy podawać po słowach „po zamieci" lub „po zawiei" kierunek oraz siłę wiatru wiejącego w czasie nadawania odwołania.

Przykład:

lotmet Wilno 1890950 po zamieci wiatr SW trzy
lotmet Lwów 2171600 po zawiei wiatr W cztery.

(3) Gdy po ustaniu zamieci lub zawiei wieje w dalszym ciągu wiatr z siłą dochodzącą lub przewyższającą 7 stopień skali Beaufort'a, to należy nadać odwołanie o zamieci lub zawiei i jednocześnie ostrzeżenie o wichurze. Dopiero po ustaniu wichury podać ostateczne odwołanie.

Przykład:

lotmet Wilno 1810905 zawieja NW osiem
lotmet Wilno 1811115 po zawiei wichura NW siedem
lotmet Wilno 1811340 po wichurze wiatr NNW cztery.

**§ 23.** (1) W ostrzeżeniu o nawałnicy (pierwsze objawy nawałnicy — § 15 p. (1)) należy podawać po słowie „nawałnica" kierunek i największą zaobserwowaną siłę wiatru według skali Beaufort'a.

Przykład:

lotmet Kraków 0471420 nawałnica ESE sześć.

(2) W odwołaniu (pierwsze objawy ustąpienia nawałnicy — § 15 p. (2)) należy podawać po słowach „po nawałnicy na" kierunek, w którym nawałnica oddaliła się, oraz największą zaobserwowaną **w czasie nawałnicy** siłę wiatru w skali Beaufort'a.*)

*) W odwołaniu podaje się nie siłę wiatru w czasie nadawania odwołania, lecz największą siłę wiatru, jaka została zaobserwowana w czasie trwania zjawiska. Siła wiatru podana w odwołaniu musi być zatem większa lub co najmniej równa sile wiatru podanej w ostrzeżeniu.

Przykład:

lotmet Kraków 0471600 po nawałnicy na WNW osiem.

**§ 24.** (1) W ostrzeżeniu o burzy (pierwsze objawy nadciągającej burzy — § 16 p. (1)) należy podawać po słowie „burza" kierunek i największą zaobserwowaną siłę wiatru według skali Beaufort'a.

Przykład:

lotmet Gdynia 1591515 burza S sześć.

(2) W odwołaniu (pierwsze objawy przejścia burzy — § 16 p. (2)) należy podawać po słowach „po burzy na" kierunek, w którym oddaliła się burza, oraz największą zaobserwowaną **w czasie burzy** siłę wiatru w skali Beaufort'a.*)

Przykład:

lotmet Gdynia 1591515 po burzy na NE wiatr siedem.

**§ 25.** W załączniku nr 3 do niniejszej instrukcji podane są wzory telegramów ostrzegawczych i odwoławczych do podręcznego użytku obserwatorów.

**Załącznik nr 1** do Instrukcji dla służby lotniczo-meteorologicznej Część II — Ostrzeżenia meteorologiczne słowne.

## OPIS ZJAWISK PODLEGAJĄCYCH OSTRZEŻENIU.

### 1. Chmury niskie.

Na poziomach najniższych występują chmury warstwowe. Chmury te przedstawiają jednorodną warstwę chmurową odpowiadającą mgle, nie dosięgając jednak powierzchni ziemi. Gdy warstwa ta leży nisko, nadaje niebu wygląd ponury i ciemny. Często warstwa chmur jest porozrywana na niekształtne ciemne strzępy, pędzone dość szybko przez wiatr. Strzępy te mogą również przybierać postać płaskich brył lub kłębów o poszarpanych brzegach i ciemnym groźnym wyglądzie.

Określenie wysokości podstawy chmur bez pomocy przyrządów jest dość trudne i wymaga pewnego doświadczenia. W miejscowościach, w których znajdują się wysokie punkty terenowe (góry, pagórki, kominy fabryczne, wieże itp.), można określać wysokość podstawy chmur najniższych przez porównanie ze znaną wysokością tych punktów. Na ogół można powiedzieć, że im chmura ma wygląd ciemniejszy oraz im więcej można zauważyć szczegółów w budowie jej podstawy, tym niżej ona leży.

### 2. Zła widzialność.

Widzialność jest to odległość, z jakiej są widoczne punkty terenu. W powietrzu bardzo przejrzystym, wolnym od wszelkich pyłów i zawiesin, obserwator może widzieć, o ile pozwala na to horyzont, punkty odległe nieraz o 50 i więcej kilometrów. Zmniejszenie się odległo-

ści widzenia jest następstwem zmętnienia powietrza wskutek działania różnych czynników, jak np. pyłu, opadów, mgły itp.

Przez złą widzialność rozumie się odległość widzenia poniżej kilometra.

### 3 Mgła.

Mgła składa się z mikroskopijnych kropelek wody, mających w skupieniu białawy, mleczny kolor i powodujących zmętnienie powietrza w takim wysokim stopniu, że często niewidoczne są już przedmioty odległe o kilkanaście metrów od obserwatora.

### 4. Wichura.

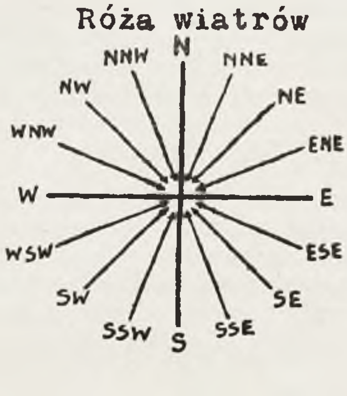
Wichurą nazywamy wiatr wiejący z siłą wynoszącą lub przewyższającą 7 stopni t. zw. skali Beaufort'a, tj. z prędkością najmniej 45 km/godz. (około 13 m/sek.).

Siłę w stopniach Beaufort'a określa się na podstawie wskazań wiatromierza Wilda (patrz zał. 2 — opis), a w razie braku takiego wiatromierza z oddziaływania wiatru na otoczenie, a mianowicie:

| Siła wiatru według skali Beaufort'a | oddziaływanie wiatru |
|---|---|
| 0 — cisza | |
| 1 — powiew | dym podnosi się prawie pionowo do góry |
| 2 — słaby wiatr | odczuwa się go na twarzy |
| 3 — łagodny wiatr | porusza liście |
| 4 — umiarkowany wiatr | porusza gałązki, unosi ubranie |
| 5 — żywszy wiatr | porusza gałęzie, odczuwa się go mocniej na twarzy |
| 6 — silny wiatr | porusza grubsze gałęzie, daje się słyszeć wewnątrz budynków |
| 7 — bardzo silny wiatr | porusza słabsze pnie drzew |
| 8 — gwałtowny wiatr | porusza pnie, tamuje ruch swobodny |
| 9 — wichura | przenosi niezbyt wielkie przedmioty |
| 10 — silna wichura | łamie gałęzie |
| 11 — gwałtowna wichura | łamie pnie drzew |
| 12 — huragan | rozwala kominy, wyrywa drzewa z korzeniami itp. |

Przy określaniu wiatru prócz siły wyznacza się również jego kierunek, t. j. stronę świata, z której wiatr wieje, według róży wiatrów.

**Róża wiatrów**




| znak | kierunku wiatu |
|---|---|
| N | — północny |
| NNE | — północno-północno-wschodni |
| NE | — północno-wschodni |
| ENE | — wchodnio-północno-wschodni |
| E | — wschodni |
| ESE | — wschodnio-południowo-wschodni |
| SE | — południo-wschodni |
| SSE | — południowo-południowo-wschodni |
| S | — południowy |
| SSW | — południowo-południowo-zachodni |
| SW | — południowo-zachodni |
| WSW | — zachodnio-południowo-zachodni |
| W | — zachodni |
| WNW | — zachodnio-północno-zachodni |
| NW | — północno-zachodni |
| NNW | — północno-północno-zachodni |

### 5. Zawieja lub zamieć śnieżna.

Zawieja śnieżna powstaje w razie opadu śnieżnego i dość silnego wiatru, gdy wiatr porywa i niesie padający śnieg.

Zamieć śnieżna powstaje wskutek porywania przez wiatr i unoszenia śniegu pokrywającego ziemię.

Często śnieg jest tak wysoko unoszony z ziemi, że obserwator nie może odróżnić, czy jest to zamieć (bez opadu), czy też zawieja z opadem). Jednak z poprzedniego wyglądu nieba można określić, czy opad śnieżny może być czy też nie, i odpowiednio do tego scharakteryzować zjawisko jako zawieję lub zamieć.

Zarówno przy zawiei jak i przy zamieci unoszące się w powietrzu tumany śniegu powodują obniżenie widzialności, nieraz dość znaczne.

### 6. Nawałnica.

Nawałnica objawia się gwałtownym wzrostem siły wiatru porywistego i nagłym wzrostem zachmurzenia oraz opadem ze zmiennym natężeniem (ulewny deszcz, obfity śnieg, grad, deszcz z gradem itp.), lecz bez grzmotów i błyskawic. Na początku nawałnicy następuje dość raptowne ściemnienie nieba, po przejściu zaś tego zjawiska — rozjaśnienie.

### 7. Burza.

Burza charakteryzuje się ciemnymi spiętrzonymi chmurami z wyglądem groźnym, którym towarzyszą wyładowania elektryczne w postaci grzmotów i błyskawic, i zwykle występują silne opady (deszcz, deszcz z gradem, grad). Po przejściu burzy następuje zwykle rozjaśnienie nieba.

**Załącznik nr 2** do Instrukcji dla służby łoniczo-meteorologicznej.
Część II — Ostrzeżenia meteorologiczne słowne.

## WIATROMIERZ WILDA ORAZ SPOSÓB POSŁUGIWANIA SIĘ NIM PRZY OKREŚLANIU SIŁY I KIERUNKÓW WIATRU.

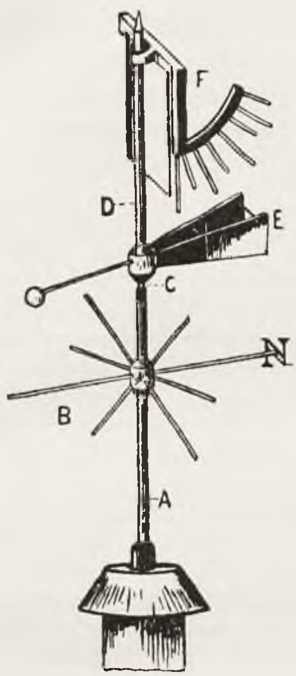
### A. Opis wiatromierza Wilda.

Na wiatromierz Wilda składają się trzy części nieruchome: (A) gruby pręt żelazny, (B) róża wiatrów i (C) cienki pręt stalowy, oraz

trzy części ruchome: (D) rurka żelazna, (E) chorągiewka i (F) urządzenie do mierzenia siły wiatru.

Zastosowanie tych części jest natępujące.

W podstawę wiatromierza (zwykle słup telegraficzny) wkręca się pionowo gruby pręt żelazny, utrzymujący całą konstrukcję wiatromierza. Na pręcie tym osadzona jest poziomo róża wiatrów, która wskazuje strony widnokręgu. Składa się ona z ośmiu prętów z których cztery dłuższe wskazują: północ (pręt opatrzony literą N), południe, wschód i zachód, cztery zaś krót-




sze zwrócone są na: północny wschód, południowy wschód, północny zachód i południowy zachód. W górny koniec grubego pręta wkręcony jest pionowo cienki pręt stalowy, zakończony ostrzem. Na pręt ten nasunięta jest rurka żelazna, która może się swobodnie obracać na ostrzu stalowego pręta. Rurka ta w górnym swym końcu jest zamknięta. Do dolnego końca rurki przymocowana jest poziomo chorągiewka, która służy do wyznaczania kierunku wiatru. Składa się ona z dwóch podłużnych płytek żelaznych, schodzących się koło rurki pod kątem $20^0$, oraz z pręta zakończonego kulką żelazną (przeciwwaga), umieszczonego po przeciwnej od płytek stronie rurki. Wiatr, działając jednakowo na obydwie płytki chorągiewki, ustawia ją trwale tak, że pręt z przeciwwagą wskazuje tę stronę widnokręgu, z której wieje wiatr. Na górnej części rurki znajduje się urządzenie do mierzenia siły wiatru. Składa się ono z płytki żelaznej, ważącej 250 g, obracającej się na poziomej osi, oraz z listwy wygiętej łukowato i zaopatrzonej w osiem wskazówek (prętów), z których pierwsza odpowiada pionowemu położeniu płytki, to jest ciszy. Gdy wiatr wieje, płytka, obracając się wraz z całą ruchomą częścią wiatromierza, ustawia się prostopadle do kierunku wiatru. Wiatr oddziaływa wtedy na płytkę w ten sposób, że odchyla ją tym bardziej, im większa jest siła wiatru.

Wiatromierz Wilda powinien być ustawiony na słupie pionowym wysokości 10 m od powierzchni ziemi, w takim miejscu, aby nie był zasłonięty przez domy lub drzewa, to znaczy, aby wiatr mógł dochodzić do niego swobodnie ze wszystkich stron. W razie ustawienia wiatromierza na dachu budynku należy zwracać uwagę, aby wzniesienie jego nad dach nie było mniejsze niż 3 m. Pręt róży wiatrów opatrzony literą N powinien wskazywać dokładnie północ geograficzną.

Cienki pręt stalowy, na którym obraca się cała część ruchoma wiatromierza, należy dwa razy rocznie smarować cienką warstewką wazeliny. Obserwatorom nie wolno naprawiać wiatromierza ani też wymieniać jego części. O wszelkich uszkodzeniach wiatromierza należy zawiadamiać Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie

**B. Sposób posługiwania się wiatromierzem Wilda przy określaniu siły i kierunków wiatru.**

Siłę wiatru określa się z położenia płytki względem wskazówek. Wskazówki wiatromierza nie odpowiadają jednak ściśle stopniom skali Beaufort'a; wskazania wiatromierza odnoszące się do siły wiatru trzeba zatem zamieniać na skalę Beaufort'a i dopiero tak zamienione podawać w telegramie meteorologicznym. Zamiany dokonywa się według poniższej tabelki, w której dla orientacji podana jest także prędkość wiatru w km na godzinę.

**Zamiana wychyleń płytki prędkości wiatromierza Wilda na stopnie Beaufort'a i km/godz.**

| gdy płytka zatrzymuje się | | siła w skali Beaufort'a | Prędkość w km/g. |
|---|---|---|---|
| na wskazówce | 1 | 0 | |
| między wskazówkami | 1—2 | 1 | 2— 6 |
| na wskazówce | 2 | 2 | |
| między wskazówkami | 2—3 | 2 | 7—12 |
| na wskazówce | 3 | 3 | |
| między wskazówkami | 3—4 | 3 | 13—18 |
| na wskazówce | 4 | 4 | |
| między wskazówkami | 4—5 | 4 | 19—26 |
| na wskazówce | 5 | 5 | |
| między wskazówkami | 5—6 | 5 | 27—35 |
| na wskazówce | 6 | 6 | |
| między wskazówkami | 6—7 | 6 | 36—44 |
| na wskazówce | 7 | 7 | 45—54 |
| między wskazówkami | 7—8 | 8 | 55—65 |
| na wskazówce | 8 | 9 | 66—77 |

Siłę wiatru przewyższającą 9 stopni skali Beaufort'a określa się już tylko z jego oddziaływania na otoczenie, a mianowicie:

siła 10—silna wichura— łamie gałęzie 78 — 90 km/godz.
siła 11—gwałtowna wichura —łamie pnie drzew 91 — 104 km/godz.
siła 12—huragan—rozwala kominy, wyrywa drzewa z korzeniami itp. przeszło 104 km/godz.

Kierunek wiatru określa się z położenia pręta chorągiewki względnie róży wiatrów.

Kierunek i siłę wiatru należy notować po dwuminutowej blisko obserwacji wiatrowierza, przy czym bierze się pod uwagę średnie położenie pręta chorągiewki oraz średnie wychylenie płytki prędkości. Jedynie w przypadkach, gdy należy podać największą siłę wiejącego wiatru lub jego porywów, bierze się pod uwagę największe wychylenie płytki wiatromierza.

**Przykład:**

a) Pręt chorągiewki ustawia się nad prętami róży wiatrów, wskazującymi kierunki W i SW; notujemy kierunek wiatru WSW. Płytka waha się między wskazówkami 5 i 7; notujemy średnie jej położenie przy wskazówce 6, co odpowiada sile 6 skali Beaufort'a. Największa zaobserwowana siła wiatru odpowiada jednak w tym przypadku 7 wskazówce wiatromierza co wynosi 7 według skali Beaufort'a.

b) Pręt chorągiewki przybiera położenie z obu stron pręta róży wiatrów, wskazującego kierunek NE; notujemy kierunek wiatru NE. Płytka prędkości waha się stale między wskazówkami 5 i 6; przyjmujemy jej średnie położenie 5—6, co odpowiada sile 5 stopni skali Beaufort'a. Największa siła wiatru wynosi w tym przypadku 6 stopni skali Beaufort'a.

**Załącznik nr 3** do Instrukcji dla służby lotniczo-meteorologicznej.

Cz. II. — Ostrzeżenia meteorologiczne słowne.

## WZORY TELEGRAMÓW OSTRZEGAWCZYCH I ODWOŁAWCZYCH.

(Kierunki i siłę wiatru oraz widzialność należy zmieniać odpowiednio do warunków istniejących w czasie dokonywania obserwacji).

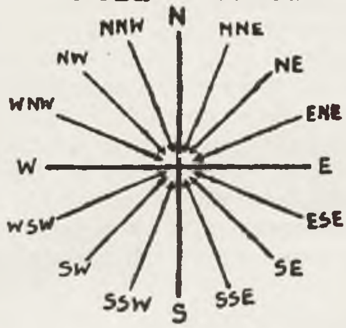
Każdy telegram powinien zawierać adres (np. „lotmet Warszawa") oraz grupę siedmiocyfrową, w której pierwsze trzy cyfry oznaczają numer posterunku, następne dwie godzinę i ostatnie dwie — minutę obserwacji. Np. grupa 0471605 oznacza, że telegram pochodzi z posterunku Nr 047 z godz. 16 min. 5.

| | |
|---|---|
| **Chmury sto pięćdziesiąt** | ostrzeżenie daje się, gdy wysokość podstawy chmur najniższych spadnie do 200 m lub niżej; |
| **Chmury przeszło trzysta** | nadaje się zawsze w jednakowej formie, gdy wysokość podstawy chmur najniższych utrzymuje się w ciągu co najmniej 10 min. na poziomie 300 m lub wyżej; |
| **Widzialność sześćset śnieg** | ostrzeżenie daje się, gdy widzialność spadnie niżej 1 kilometra, lecz nie wskutek mgły, zamieci ani zawiei śnieżnej (deszcz, śnieg, mżawka (dżdża), pył itp.); |
| **Widzialność przeszło tysiąc** | odwołanie nadaje się zawsze w jednakowej formie, gdy widzialność wzrośnie wyżej 1 kilometra; |
| **Mgła siedemset** | pierwsze ostrzeżenie daje się gdy widzialność wskutek mgły spadnie niżej 1 kilometra; |
| **Mgła sto** | drugie ostrzeżenie daje się, gdy widzialność spadnie wskutek mgły do 200 m lub niżej; |
| **Mgła rzednie** | pierwsze odwołanie daje się zawsze w jednakowej formie, gdy widzialność, początkowo mniejsza od 200 m, wzrośnie do 500 m; |
| **Po mgle** | drugie odwołanie daje się zawsze w jednakowej formie, gdy odległość widzenia wzrośnie wyżej 1 kilometra; |
| **Wichura NW osiem** | ostrzeżenie daje się, gdy siła wiatru lub osobnych porywów wiatru wynosi lub przewyższa 7 stopni skali Beaufort'a; |
| **Po wichurze wiatr NW cztery** | odwołanie daje się, gdy siła wiatru osłabnie i nie przewyższy w ciągu 10 min. 5 stopni skali Beaufort'a; |
| **Zamieć SSW sześć** | ostrzeżenie daje się, gdy wskutek zamieci (lub zawiei) widzialność spadnie niżej 1 kilometra; |
| **Po zamieci wiatr SSW trzy** | odwołanie daje się, gdy widzialność zwiększy się wskutek osłabienia lub ustania zamieci (zawiei) do 1 kilometra lub wyżej; |

Każdy telegram powinien zawierać adres (np. „lotmet Warszawa") oraz grupę siedmiocyfrową, w której pierwsze trzy cyfry oznaczają numer posterunku, następne dwie godzinę i ostatnie dwie — minutę obserwacji. Np. grupa 0471605 oznacza, że telegram pochodzi z posterunku Nr 047 z godz. 16 min. 5.

| | |
|---|---|
| **Nawałnica NE siedem** | ostrzeżenie daje się z chwilą zaobserwowania pierwszych objawów nawałnicy; siła wiatru—największa jaką zaobserwowano; |
| **Po nawałnicy na SW osiem** | odwołanie daje się z chwilą zaobserwowania pierwszych objawów nstąpienia nawałnicy; siła wiatru—największa, jaka była w czasie trwania nawałnicy; |
| **Burza S sześć** | ostrzeżenie daje się, gdy zostaną zaobserwowane pierwsze objawy nadciągania burzy; siła wiatru — największa jaką zaobserwowano; |
| **Po burzy na N wiatr siedem** | odwołanie daje się, gdy zostaną zaobserwowane pierwsze objawy przejścia burzy; siła wiatru—największa jaka była w czasie trwania burzy. |

**Róża wiatrów**




Ostrzeżenia i odwołania nadaje się w okresie letnim od 16.III. do 15.X. od godz. 5 do zmroku, a w okresie zimowym od 16.X. do 15.III. od godziny 8 do zmroku. Jeżeli po zapadnięciu zmroku zjawisko, przed którym nadano ostrzeżenie, trwa dalej do rana następnego dnia, należy rano nadać ponowne ostrzeżenie.

**Zamiana wychyleń płytki wiatromierza Wilda na stopnie Beaufort'a**

| położenie płytki wiatromierza | | siła w skali Beaufort'a |
|---|---|---|
| na wskazówce | 1 | 0 |
| między wskazówkami | 1—2 | 1 |
| na wskazówce | 2 | 2 |
| między wskazówkami | 2—3 | 2 |
| na wskazówce | 3 | 3 |
| między wskazówkami | 3—4 | 3 |
| na wskazówce | 4 | 4 |
| między wskazówkami | 4—5 | 4 |
| na wskazówce | 5 | 5 |
| między wskazówkami | 5—6 | 5 |
| na wskazówce | 6 | 6 |
| między wskazówkami | 6—7 | 6 |
| na wskazówce | 7 | 7 |
| między wskazówkami | 7—8 | 8 |
| na wskazówce | 8 | 9 |
| silna wichura, łamie gałęzie | | 10 |
| gwałtowna wichura, łamie pnie | | 11 |
| huragan, rozwala kominy, wyrywa drzewa z korzeniami | | 12 |

## 527.

### Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 sierpnia 1938 r. nr 124 o lotach szybowcowych w pobliżu granicy Państwa.

Dokonywanie lotów statków powietrznych w pobliżu granic Państwa jak i przez granice Państwa normują okólniki Ministerstwa Komunikacji nr L-I/120/30 z dnia 4 sierpnia 1933 r. (Dz. Urz. M. K. z 1933 r. nr 16, poz. 130) oraz z dnia 29 grudnia 1936 r. nr 4/1937 (Dz. Urz. M K z 1937 r. nr 2, poz. 5).

Okólniki te dotycza również i lotów szybowcowych w pobliżu granic Państwa (art. 4 prawa lotniczego — Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437, przedruk Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 34, poz. 182), w związku z czym kierownicy szkół i ośrodków szybowcowych i instruktorzy szybowcowi powinni zwrócić specjalną uwagę na przestrzeganie tych okólników.

Dla zapobieżenia naruszenia granic państw obcych, z którymi nie zostały unormowane w drodze umownej lub na zasadzie każdorazowych porozumień specjalnych sprawy wzajemnych długodystansowych przelotów szybowcowych, należy dążyć do unikania takich przelotów w pobliżu granic tych państw a szczególnie nie dokonywać bezwzględnie przelotów w dnie, gdy panujące warunki atmosferyczno-termiczne stwarzają możliwości i prawdopodobieństwo zaniesienia szybowca na obszar państwa obcego.

Nie należy również do lotów takich dopuszczać pilotów szybowcowych mało doświadczonych w dokonywaniu tego rodzaju przelotów.

Za przestrzeganie postanowień niniejszego okólnika są odpowiedzialni przede wszystkim kierownicy ośrodków i szkół szybowcowych oraz instruktorzy szybowcowi, a następnie i piloci szybowcowi.

Niezależnie od sankcyj karnych za naruszenie przepisów o przekraczaniu granic Państwa drogą powietrzną, winni naruszenia niniejszego okólnika będą karani karą porządkową zawieszenia ważności świadectwa pilota lub instruktora szybowcowego, a w przypadkach recydywy — całkowitym unieważnieniem tego świadectwa.

Nr L-I/120/114/38.

---

## 528.

**Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 sierpnia 1938 r. nr 125 o bezpieczeństwie i porządku ruchu lotniczego na lotniskach oraz nad lotniskami i osiedlami. *)**

W n-rze 49 Dz. Urz. Min. Kom. z 1938 r. zostały przedrukowane wraz z komentarzami podstawowe przepisy lotnicze w zakresie sygnalizacji lotniczej oraz bezpieczeństwa i porządku ruchu lotniczego.

Celem tych przepisów jest zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, a w szczególności zapobieganie możliwości zderzenia się statków powietrznych w czasie ruchu na lotniskach, nad lotniskami i poza obrębem lotnisk wogóle.

Za należyte stosowanie tych przepisów na lotniskach są odpowiedzialne w pierwszym rzędzie osoby, na których ciąży nadzór nad prawidłowym wykonywaniem służby startowej na lotnisku oraz osoby którym zostało powierzone wykonywanie tej służby, a następnie piloci samolotów kołujących na lotnisku lub będących w locie.

W szczególności ważnym jest by w czasie ruchu lotniczego na lotnisku były stosowane należycie wszelkie przepisane sygnały lotnicze, a zwłaszcza by było stosowane obowiązkowe i właściwe wykładanie litery T w dzień (lub odpowiednich znaków sygnalizacyjnych w nocy) oraz dokonywanie zmian położenia tego sygnału w zależności od zmiay kierunku wiatru i niezwłocznie po stwierdzeniu tej zmiany.

Nadto na lotniskach nie posiadających stałej służby startowej na polu wzlotów (oraz w czasie lotów na lotniskach czasowych i prowizorycznych) powinien być każdorazowo wyznaczany czasowy posterunek startowy, regulujący ruch lotniczy, jeżeli z lotniska ma korzystać przez dłuższy przeciąg czasu więcej niż dwa samoloty naraz.

Obowiązek wyznaczania czasowego posterunku startowego na polu wzlotów ciąży:

1) na lotniskach własnych lub będących w zarządzie Ministerstwa Komunikacji:

a) na zawiadowcach portów lotniczych Min. Kom. we wszystkich przypadkach, gdy samoloty mające korzystać lub korzystające z lotniska przynależą do różnych instytucyj lotniczych

b) na komendantach ośrodków p. w. lotn we wszystkich przypadkach, gdy samoloty korzystające z lotniska przynależą do miejscowego klubu lotniczego lub ośrodka p. w. lotn., lub też do innych ośrodków albo klubów lotniczych.

2) na innych lotniskach·

a) na kierownikach (komendantach) ośrodków lotniczych lub szkół pilotażu, jeżeli na lotnisku znajdują się ośrodki lub szkoły lotnicze,

b) na instytucjach albo osobach zarządzających lotniskami lub organizujących loty na lotnisku.

3) na lotniskach czasowych lub prowizorycznych — na instytucjach lub osobach organizujących loty.

W przypadku, gdy na lotniskach wspólnych wojskowo-cywilnych, na których jest wykonywana stała służba startowa przez organa władz lotniczych wojskowych, służba ta ulega przerwom w czasie których zachodzi potrzeba wykonywania lotów wyłącznie na samolotach cywilnych, powinny być stosowane przez analogię podane wyżej zasady wystawiania czasowego posterunku startowego na polu wzlotów przez zainteresowane urzędy lub ośrodki lotnicze cywilne.

Co się tyczy lotów nad osiedlami to sprawę tę normuje okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 lipca 1935 r. w sprawie dokonywania lotów normalnych i akrobatycznych nad osiedlami (Dz. Urz. Min. Kom. z 1935 r. nr 32, poz. 176).

W uzupełnieniu tego okólnika Ministerstwo Komunikacji ustala dla przypadków nieuniknionej konieczności przelotu nad osiedlami następujące wytyczne:

1. Loty nad miastami (osiedlami) bez lądowania powinny odbywać się na takiej wysokości, by w przypadku zatrzymania się silnika lądowanie przymusowe statku powietrznego mogło się odbyć bezpiecznie poza obrębem osiedla lub zabudowań, a mianowicie przy dobrej widoczności loty takie powinny odbywać się:

a) na wysokości nie mniejszej od 200 metrów nad znacznymi skupieniami ludzi poza obrębem osiedli,

b) na wysokości nie mniejszej od 500 metrów nad miastami lub osiedlami o liczbie mieszkańców do 10.000 osób; do tej kategorii zalicza się również osobno położone zakłady przemysłowe.

c) na wysokości nie mniejszej od 1000 metrów nad miastami od 10.000 mieszkańców do 100.000,

d) na wysokości conajmniej 1500 metrów nad miastami ponad 100.000 mieszkańców.

2. Wzbroniony jest przelot pod mostami i konstrukcjami podobnymi, jak również przelot pod antenami i liniami wysokiego napięcia albo też przelot bezpośrednio nad nimi lub nad zabudowaniami stacyj radioelektrycznych.

---

*) P. również pismo okólne Min. Spraw Wewn. w tej samej sprawie (Dz. Urz. Min. Spraw Wewn. z 1938 r. nr 25, poz. 154).

3. W czasie złej widoczności obowiązują przepisy specjalne, normujące dokonywanie lotów w trudnych warunkach atmosferycznych (przedruk Dz. Urz. M. K. 1938 r. nr 35 część C), przy czym w razie niskiego pułapu chmur i lotu pod chmurami należy omijać leżące na szlaku lotu miasta, osiedla i zabudowania, a w razie nieuniknionej konieczności przelotu nad nimi należy czynić to na możliwie największej osiągalnej w zależności od panującego zachmurzenia wysokości, zachowując jednakże wszelkie możliwe środki ostrożności.

4. Zniżanie się i podchodzenie do lotnisk położonych przy miastach i osiedlach, w razie lądowania powinno się odbywać w warunkach normalnych lotu od tych stron lotniska, które nie są zabudowane lub które są najmniej zabudowane. Jeżeli włączenie się do ogólnego ruchu nad lotniskiem i przejście do lądowania wymaga przelotu nad miastem lub osiedlem, należy to czynić jak najbliżej obwodu lotniska, starając się przy tym nie zbliżać się do zabudowań okalających lotnisko więcej niż 50 m w każdym kierunku. Należy również unikać, o ile możności, zakłócania spokoju mieszkańców warkotem silnika, a jeżeli to jest dopuszczalne ze względu na bezpieczeństwo lotu, starać się przy podchodzeniu do zabudowań jak najprędzej zredukować obroty silnika do minimum.

5. Przy odlocie z lotniska w stronę zabudowań miasta (osiedla) po nabraniu szybkości, umożliwiającej wykonanie skrętu, należy jak najprędzej wykonać ten skręt w kierunku nakazanym przez przepisy i lecąc dalej możliwie najbliżej obwodu lotniska, starać się jak najprędzej wydostać poza obręb zabudowań, uważając przy tym by zachować należytą odległość od zabudowań, nie mniejszą od 50 metrów. W tym przypadku mogą być czynione odchylenia od przepisu, zezwalającego na dokonanie pierwszego skrętu po odlocie z lotniska dopiero na wysokości 200 m, jednak w żadnym wypadku nie niżej od 100 m, ponieważ grozi to mniejszym niebezpieczeństwem, niż dokonywanie lotu w linii prostej na miasto, aż do czasu osiągnięcia 200 m wysokości, co z reguły następuje w okolicy centrum dużych miast i w razie zatrzymania się silnika lub jego defektu naraża samolot i jego załogę na niebezpieczeństwo lądowania w obrębie miasta, konsekwencje czego mogą być bardzo groźne zarówno dla załogi samolotu jak i osób trzecich i ich mienia.

Niezależnie od powyższego należy mieć również na uwadze spokój mieszkańców miasta (osiedla) i dążyć do tego ze wszechmiar by nie zakłócać tego spokoju bez uzasadnionej potrzeby, szczególnie we wczesnych godzinach rannych.

6. Na lotniskach położonych przy miastach (osiedlach) w czasie lotów w dnie, w które kierunki wiatru na lotnisku wymagają odlotu w stronę zabudowań miejskich lub podchodzenia do lądowania od tej strony, miejsca startów i lądowań powinno być wyznaczane po stronie przeciwnej lotniska, możliwie najbliżej jego granicy, jak tylko na to zezwalają wymagania bezpieczeństwa lotniczego. Poza tym w dnie takie należy każdorazowo odpowiednio pouczyć personel latający o konieczności przestrzegania niniejszego okólnika oraz unikać w zasadzie wypuszczania do lotu pilotów słabszych lub takich, którzy nie ukończyli jeszcze szkolenia wstępnego. Unikać również należy w takie dnie rozpoczynania lotów w zbyt wczesnych godzinach rannych. Trasy krążenia nad lotniskiem dla lotów szkolnych i doskonalących powinny być tak wyznaczone, by przebiegały nad zabudowaniami (osiedlami) na dystansie możliwie najkrótszym, niezbędnym dla zachowania warunków bezpieczeństwa lotniczego. Poza tym trasy te powinny przebiegać nad przyległymi do miasta miejscowościami niezabudowanymi lub rzadko zabudowanymi.

Organa Kontroli Cywilnej Statków Powietrznych przy prowadzeniu dochodzeń wypadków lotniczych na lotniskach lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie (od 1 do 3 km od granic lotniska) powinny również badać, czy przyczyną wypadku nie było naruszenie przepisów ze strony osób nadzorujących lub wykonywujących służbę startową i bezpieczeństwa ruchu lotniczego na lotniskach i w razie stwierdzenia uchybień ustalać dokładnie kto za nie ponosi odpowiedzialność.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że podjęło odpowiednie kroki w celu zapewnienia kontroli wykonywania niniejszego okólnika i w razie stwierdzenia naruszeń będzie traktowało osoby winne, jako osoby umyślnie zagrażające bezpieczeństwu lotu i przez to wystawiające na niebezpieczeństwo życie ludzkie (art. 73 prawa lotniczego—Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437 przedruk Dz. Urz. Min Kom. z tegoż roku nr 34, poz. 182).

Nr L-II/226/12/38.

---

**529.**

**Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 6 października 1938 r. nr 126 w sprawie dobrej znajomości przepisów lotniczych.**

Dla ułatwienia znajomości i przestrzegania przepisów lotniczych Ministerstwo Komunikacji wydaje od 1933 r. numery specjalne Dz. Urz. M. K. dla spraw lotnictwa cywilnego, w których są ogłaszane wszelkie zarządzenia, okólniki, obwieszczenia i komunikaty urzędowe z zakresu lotnictwa cywilnego oraz przedruki przepisów bieżących i dawniejszych dotyczących lotnictwa cywilnego, a ogłaszanych w innych dziennikach urzędowych.

Numery specjalne Dz. Urz. M. K. dla spraw lotnictwa cywilnego są rozsyłane do wszystkich zainteresowanych instytucyj i ośrodków tego lotnictwa.

Mimo tego ułatwienia zdarzają się stosunkowo często przypadki naruszenia przepisów lotniczych, na skutek niedostatecznej ich znajomości, przez pracowników instytucyj i ośrodków oraz personel latający lotnictwa cywilnego.

Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę, że od należytej znajomości i właściwego wykonywania przepisów lotniczych zależy bezpieczeństwo ruchu lotniczego i personelu latającego, jak również bezpieczeństwo sprzętu lotniczego, będącego często własnością skarbową lub ufundowanego z ofiarności publicznej, wreszcie bezpieczeństwo życia i mienia osób trzecich na ziemi.

Ministerstwo Komunikacji przypomina, że naruszanie przepisów lotniczych zagrożone jest sankcjami karymi, w niektórych przypadkach bardzo dotkliwymi, a do odpowiedzialności mogą być pociągane nie tylko osoby będące bezpośrednimi sprawcami naruszenia, lecz i osoby odpowiedzialne za kierownictwo, zarząd administracyjny lub techniczny instytucyj i ośrodków lotnictwa cywilnego, jak również osoby dysponujące sprzętem lotniczym lub odpowiedzialne za należyte wykonywanie służby startowej i porządkowej ruchu lotniczego.

W związku z powyższym Ministerstwo Komunikacji zaleca, w celu zapewnienia dobrej znajomości przepisów lotniczych dokonywanie specjalnych odpraw w tym zakresie, szczególnie po każdym ukazaniu się nowego numeru Dz. Urz. M. K. dla spraw lotnictwa cywilnego. W instytucjach i ośrodkach lotnictwa cywilnego, podległych bezpośrednio Min. Kom., odprawy takie są obowiązkowe.

Nadto w każdej instytucji lub ośrodku lotniczym lotnictwa cywilnego powinien znajdować się komplet Dz. Urz. M. K. z przepisami lotniczymi. Komplet ten powinien być dostępny do przeglądania na miejscu przez osoby zainteresowane.

Nr L-II/314/30/38.

---

### 530.

**Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 25 lipca 1938 r. nr 127 o naruszaniu przepisów lotniczych przez lotników polskich na obszarze państw obcych.**

Zgodnie z odpowiednimi postanowieniami umów lotniczych pomiędzy Polską a państwami obcymi, załogi samolotów cywilnych polskich, przelatujących obszary tych państw, powinny stosować się do postanowień wspomnianych umów a nadto do przepisów wewnętrznych tych państw, dotyczących żeglugi powietrznej, w zakresie ustalonym we wspomnianych umowach.

Na powyższe Ministerstwo Komunikacji zwracało uwagę lotników polskich okólnikiem z dnia 29.XII. 1936 r. (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 2, poz. 5) oraz stanowiącym uzupełnienie tego okólnika komunikatem ogłoszonym w nr 43 Dz. Urz. M. K. z 1937 r. na str. 536—537.

Mimo to do władz polskich zwracają się władze państw obcych z powodu naruszenia przez lotników polskich przepisów dotyczących żeglugi powietrznej na obszarze tych państw. Ostatnio miały miejsce nawet przypadki wytoczenia pilotom polskim dochodzenia karnego na obszarze państw obcych za naruszenie stref zakazanych.

Fakty takie narażają niepotrzebnie dobre imię naszego lotnictwa i przysparzają władzom polskim wiele niepożądanych trudności.

Zawiadamiając o tym Ministerstwo Komunikacji uprzedza, że w razie orzeczenia kar na lotników polskich przez władze obce Ministerstwo Komunikacji będzie zawieszało ważność licencji winnych członków załogi a w przypadkach recydywy — unieważniało je całkowicie.

Nr L-II/314/33/38.

---

## OBWIESZCZENIA.

**Komunikat dla lotników polskich, udających się drogą powietrzną do państw obcych.**

(Skróty wydawnictw urzędowych zagranicznych, skąd zostały zaczępnięte informacje, oznaczają:

a) B.d.R. — Bulletin de Renseignements de la CINA.
b) N.f.L. — Nachrichten für Luftfahrer).

**1. Informacje ogólne.**

— Spis obowiązujących przepisów lotniczych, ogłaszanych w B. d. R. (B. d. R. 838/38).

— Statystyka wypadków lotniczych w latach 1926—1935 (B. d. R. 842/38).

— Tabela znaków na statkach powietrznych cywilnych i wojskowych (N. f. L. 23/38).

— Wykaz lotnisk celnych różnych państw (N. f. L. 26/38).

**2. Anglia.**

— Zmiany przepisów o żegludze powietrznej (B. d. R. 837/38 i 848/38).

— Zmiany wykazu lotnisk celnych (B. d. R. 839/38 i 845/38).

— Przeszkody lotnicze (B. d. R. 848/38).

— Strefy niebezpieczne i zakazane (B. d. R. 849/38 i N. f. L. 21/38, 22/38, 25/38, 27/38, 29/38, 34/38).

**3. Belgia.**

— Otwarcie i opis lotniska w SPA (B. d. R. 834/38 i N. f. L. 24/38).

— Konwencja z Czechosłowacją z dn. 25 stycznia 1937 r. w sprawie ułatwiania i popierania rozwoju komunikacji lotniczej (B. d. R. 835/38).

— Przeszkody lotnicze i ich oświetlenie (B. d. R. 835/38 i N. f. L. 24/38).

— Konwencja z Francją w sprawie wzajemnego uznawania ważności kontroli technicznej statków powietrzn. cywilnych (B. d. R. 840/38).

— Statystyka komunikacji lotniczej za 1937 r. (B. d. R. 841/38).

— Strefy niebezpieczne (B. d. R. 845/38 i N. f. L. 34/38).

— Układ z Holandią w sprawie zwalniania materiałów pędnych od opłat celnych w komunikacji lotniczej pomiedzy Belgią i Holandią (B. d. R. 846/38).

— Bramy przelotowe na granicy z Francją (N. f. L. 21/38).

4. **Brazylia**

— Strefy zakazane (B. d. R. 849/38).

5. **Bulgaria.**

— Konwencja z Rumunią z 22.V. 1937 r. w sprawie eksploatacji regularnych linii komunikacji powietrznej (B. d. R. 849/38).

6. **Czechosłowacja.**

— Konwencja z Belgią z dn. 25 stycznia 1937 r. w sprawie ułatwiania i popierania rozwoju komunikacji lotniczej (B. d. R. 835/38).

— Strefy zakazane (N. f. L. 27/38 i 30-31/38 oraz Letecké Zprávy nr 6/38 i 7/38).

— Regulamin lotniska Bratislava (Letecké Zpravy org. urz. Min. Robót Publi. Republ. Czeskosłowackiego nr 5 z 1938 r.).

— Strefy niebezpieczne (Letecké Zprávy nr 5/38).

— Regulamin służby meteorol. (Letecké Zprávy nr 8/38).

7. **Dania.**

— Otwarcie i opis lotniska w Aalborg (B. d. R. 835/38 i N. f. L. 23/38).

— Strefy niebezpieczne (B. d. R. 844/38 i N. f. L. 29/38).

— Statystyka komunikacji lotniczej za 1937 r. (B. d. R. 844/38).

8. **Egipt.**

— Nowe przepisy o przelotach do Egiptu (B. d. R. 843/38).

— Strefy niebezpieczne i zakazane (B. d. R. 843/38 i N. f. L. 24/38, 28/38).

— Szczegółowy opis lotnisk Almaza i Dekheila (B. d. R. 844/38).

9. **Estonia.**

— Umowa z Rzeszą Niemiecką z dn. 23.XII. 1937 r. o żegludze powietrznej (N. f. L. 26/38).

10. **Finlandia.**

— Wykaz lotnisk zamkniętych do użytku publicznego (B. d. R. 845/38).

— Przepisy o przylocie obcych statków powietrznych (N. f. L. 30-31/38).

11. **Francja.**

— Nowe przeszkody na lotniskach francuskich (B. d. R. 837/38, 839/38, 846/38, 847/38, 848/38).

— Nowe przepisy o przewozie i używaniu aparatów fotograficznych na pokładzie statków powietrzn. (B. d. R. 839/38, N. f. L. 32/38).

— Konwencja z Belgią w sprawie wzajemnego uznawania ważności kontroli technicznej statków powietrzn. cywilnych (B. d. R. 840/38).

— Uzupełnienie przepisów o strefach zakazanych (B. d. R. 846/38).

— Otwarcie i opis lotniska Aix-Bains-Chambery (B. d. R. 846/38).

— Strefy zakazane i niebezpieczne (N. f. L. 24/38, 28/38, 33/38).

— Wykaz lotnisk w koloniach francuskich — c. d. (N. f. L. 24/38, 25/38, 26/38, 27/38, 28/38, 29/38, 32/38).

— Zamknięcie szeregu lotnisk francuskich (N. f. L. 28/38).

— Strefa zakazana w Dakarze (Afr.) (N. f. L. 29/38).

12. **Grecja.**

— Konwencja z Italią z 30 czerwca 1936 r. w sprawie linij regularnej komunikacji lotniczej (B. d. R. 834/38).

— Nowe przeszkody lotnicze (B. d. R. 839/38).

— Konwencja z Rumunią w sprawie eksploatacji linij regularnej komunikacji powietrznej (B. d. R. 840/38).

— Statystyka komunikacji lotniczej za 1937 r. (B. d. R. 840/38).

13. **Holandia.**

— Przeszkody na lotniskach holenderskich (B. d. R. 837/38, 839/38 i N. f. L. 29/38).

— Układ z Belgią w sprawie zwolnienia od opłat celnych materiałów pędnych w komunikacji lotniczej pomiędzy Belgią a Holandią (B. d. R. 846/38).

— Przepisy o ruchu szybowców (N. f. L. 33/38).

— Przepisy ruchu na lotnisku Amsterdam-Schiphol (N. f. L. 35/38).

14. **Indie Holend.**

— Strefy zakazane (B. d. R. 843/38).

15. **Italia.**

— Konwencja z Grecją z 30 czerwca 1936 r. w sprawie linii regularnej komunikacji lotniczej (B. d. R. 834/38).

— Przeszkody lotnicze (B. d. R. 834/38).

— Strefy zakazane — mapki (N. f. L. 21/38).

16. **Jugosławia.**

— Umowa o żegludze powietrznej z Niemcami z 3.IX. 1936 r. (B. d. R. 847/38).

— Mapka lotnicza (Letecké Zprávy nr 5/38).

**17. Niemcy.**

— Uzupełnienie przepisów o przewozie aparatów fotograficznych na pokładzie statków powietrzn. (B. d. R. 845/38).

— Umowa o żegludze powietrznej z Jugosławią z dn. 3.IX. 1936 r. (B. d. R. 847/38).

— Nowe strefy zakazane na granicy zachodniej (B. d. R. 849/38).

— Przeszkody lotnicze i ich oświetlenie (N. f. L. 21/38, 22/38, 27/38, 28/38, 29/38, 34/38, 35/38).

— Strefy zakazane i niebezpieczne (N. f. L. 24/38, 27/38, 28/38, 30-31/38, 32/38, 34/38).

— Umowa z Estonią z dn. 23.XII. 1937 r. o żegludze powietrznej (N. f. L. 26/38).

— Rozporządzenie o miejscach przelotu granicy z Francją (N. f. L. 32/38).

**18. Palestyna.**

— Wskaźniki krajowe i międzynarodowe do użytku przy nadawaniu komunikatów meteorologicznych (B. d. R. 838/38).

— Uruchomienie radiostacji dla celów meteorologicznych (N. f. L. 26/38).

**19. Rumunia.**

— Układ z Grecją w sprawie regularnych linij komunikacji lotniczej (B. d. R. 840/38).

— Konwencja z Bułgarią z dn. 22.V. 1937 r. w sprawie eksploatacji regularnych linij komunikacji lotniczej (B. d. R. 849/38).

— Wykaz lotnisk celnych i innych (N. f. L. 21/38).

**20. Siam.**

— Wyznaczone szlaki lotu (N. f. L. 29/38).

**21. Szwajcaria.**

— Wykaz i opis stref zakazanych dla żeglugi powietrznej (B. d. R. 835/38).

— Statystyka komunikacji lotniczej za 1937 r. (B. d. R. 839/38).

— Strefy zakazane (Letecké Zprávy nr 7/38).

**22. Szwecja.**

— Mapka lotnicza (B. d. R. 838/38).

— Statystyka komunikacji lotniczej za 1937 r. (B. d. R. 846/38).

— Strefy niebezpieczne (B. d. R. 849/38).

— Mapka urządzeń bezpieczeństwa ruchu (N. f. L. 28/38).

**23. St. Zjedn. Ameryki P.**

— Nowe przepisy o lotach nad osiedlami (B. d. R. 842/38).

**24. Tunis.**

— Strefy zakazane (B. d. R. 844/38).

— Dekret o żegludze powietrznej z 8.II. 1935 r. (B. d. R. 844/38 i N. f. L. 22/38).

**25. Turcja.**

— Otwarcie lotniska celnego Adana (N. f. L. 28/38).

**26. Węgry.**

—Przepisy o szlakach lotu wraz z mapką (Letecké Zprávy nr 5 z 1938 r.).

**27. Z. S. R. R.**

— Przepisy o przewozie aparatów fotograficznych na pokładzie statków powietrznych (B .d. R. 845/38).

Nr L-II/311/29/38.

---

**Wydawnictwa zalecone.**

„Statistique du Trafic Aérien" année 1936, wydawnictwo CINA, maj 1938 r.

**Bibliografia lotnicza.**

„Organizacja pracy w lotniczych warsztatach remontowych" inż. A. Janowski, Warszawa 1938 r. Druk. ITL. Biblioteka Podręczników Techn.

„Polskie piśmiennictwo z zakresu medycyny lotniczej" — mjr. dr S. Konopka, Warszawa 1938 r.

„Dziesięciolecie służby zdrowia w lotnictwie 1928 — 1938 (Cz. 1—2) — Ppłk. dr A. Fiumel i mjr. dr S. Konopka, Warszawa 1938 r.

„Obladzanie samolotów" dr A. Kochański, Lwów 1938 r. Wyd. I. T. S. i M.

„Wojna powietrzna w Hiszpanii" — Ppłk. A. Wojtyga, Warszawa 1938 r. Nakład Zarz. Głównego LOPP.

„Report on the Progress of Civil Aviation" 1937. Wyd. H. M. Stationery Office; Adastral House, Knigsway, London W. C. 2.

„Der Nachtluftverkehr" prof. dr ing. Carl Pirath, wyd. Institut für Luftfart. Stuttgart.

Nr L-II/320/7/38.

---

**Zawiadomienie o ulgach kolejowych przy przewozie sprzętu lotniczego L.O.P.P.**

W załączniku do wydawnictwa Ministerstwa Komunikacji „Instrukcje Handlowo-Taryfowe" z 1938 r. nr 7, poz. 14 został ogłoszony „Zbiór ulg pozataryfowych na przewóz towarów na liniach normalnotorowych i wąskotorowych P.K.P.".

Na stronie 38 tego zbioru została przewidziana ulga pozataryfowa nr 13 dla samolotów, szybowców, wozów transportowych do szybowców itp., nadawanych lub odbieranych przez Zarząd Główny L.O.P.P., okręgi wojewódzkie i kolejowe L.O.P.P., Okręg L.O.P.P. m. st. Warszawy oraz obwody powiatowe i miejskie L.O.P.P.

Ulga jest ważna od i do wszystkich stacyj P.K.P. i wynosi 25% zniżki od stawek obowiązujących klas zasadniczych, przy czym opłata zniżona może być stosowana jedynie przy prze-

wozie przesyłek zwyczajnych wagonowych i drobnicowych, pod warunkiem, że nie może być ona mniejsza od 2 gr za 1 tonnę i 1 kilometr.

Nr L-II/201/36/38.

## CZĘŚĆ C.

### WYCIĄG

**z Konwencji między Rzecząpospolitą Polską i Republiką Litewską w sprawach poczty i telekomunikacji, podpisanej w Kownie dnia 2 maja 1938 r.**

Artykuł 3.

Przesyłki pocztowe, będą przewożone wszelkimi środkami przewozowymi, które będą wzajemnie dopuszczone przez oba Zarządy Poczt i Telegrafów. Jednakże połączenia lotnicze mogą być wykorzystywane do przewozu tych przesyłek pocztowych, które są wzajemnie dopuszczone do tego rodzaju przewozu.

Przedruk z Dz. U. R. P. nr 47 z 1938 r., poz. 377.

### WYCIĄG

**z rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 30 lipca 1938 r. wydanego w porozumieniu z Ministrami Skarbu, Spraw Zagranicznych i Spraw Wojskowych w sprawie kontroli ruchu osobowego przez granice Państwa.**

Na podstawie art. 2 ust. (3) i art. 22 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23 grudnia 1927 r. o granicach Państwa (Dz. U. R. P. z 1937 r. Nr 11, poz. 83) zarządzam co następuje:

**§ 4.** Dokonywanie kontroli osób w lotniczej komunikacji między Państwem Polskim a innymi państwami odbywa się na lotniskach paszportowo-celnych lub innych specjalnie wyznaczonych, położonych wewnątrz kraju. W razie przymusowego lądowania statków powietrznych (samolotów) poza lotniskami paszportowo-celnymi, kontroli tej dokonuje się w miejscu przymusowego lądowania.

**§ 5.** Osoby, przybywające na przejścia graniczne (lotniska paszportowo-celne lub też poza tymi lotniskami), obowiązane są okazać organom kontroli granicznej jeden z dokumentów (§ 2), uprawniających do przekraczania granicy oraz, na ich żądanie, także inne dokumenty osobiste, posiadane przez daną osobę (§ 18 ust. (1) lit. a)).

**§ 6.** Jeżeli cudzoziemiec przekracza granice Państwa w celu przelotu (tranzytem) przez obszar Państwa Polskiego, a z usprawiedliwionych powodów nie zdążył uzyskać polskiej wizy przejazdowej, właściwa dla lotniska paszportowo-celnego powiatowa władza administracji ogólnej może wydać zezwolenie na dalszy przelot (wzór Nr 1), jeżeli:

a) przelot może być dopuszczony bez szkody dla dobra Państwa,
b) cudzoziemiec wykaże się ważnym paszportem swego państwa, zaopatrzonym w wizę wjazdową lub przejazdową kraju sąsiadującego z Państwem Polskim, do którego się udaje, lub przez który następuje przelot, o ile kraj ten wiz takich wymaga, oraz biletem lotniczym ważnym na bezpośredni przelot do tego kraju. Zezwolenie takie może być wydane z ważnością na czas najwyżej do dwóch dni.

**§ 7.** (1) Przekraczanie granicy Państwa jest zakazane:

a) poza wyznaczonymi dla granicznego ruchu osobowego przejściami granicznymi,
b) przez inne przejście graniczne niż określone w dokumencie przez władzę, która ten dokument wystawiła,
c) w dniach i godzinach, w których przejście graniczne dla ruchu osobowego jest zamknięte (§ 17).

(2) Przepis ust. (1) nie dotyczy przypadków, w których:

a) granicę przekraczają przedstawiciele władz państwowych lub ich organa albo osoby na wezwanie tych władz, w związku z wykonywaniem czynności urzędowych,
b) Minister Spraw Wewnętrznych wyda specjalne zezwolenie na przekroczenie granicy poza przejściami granicznymi.

### Organa kontroli granicznej.

**§ 16.** (1) Organami kontroli granicznej na przejściach granicznych i poza tymi przejściami oraz na lotniskach paszportowo-celnych i w portach polskich są: Policja Państwowa, Policja Województwa Śląskiego, Straż Graniczna i Korpus Ochrony Pogranicza. Oprócz tych organów, Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu może w poszczególnych przypadkach powoływać funkcjonariuszów urzędów celnych do wykonywania kontroli granicznej.

(2) Kontrolę graniczną wykonują wymienione w ust. (1) organa, każdy w zakresie zleconym mu szczególnymi przepisami lub zarządzeniami.

**§ 17.** (1) O ile przepisy specjalne (umowy międzypaństwowe) nie stanowią inaczej, organa kontroli granicznej dokonują kontroli osób na przejściach granicznych w ruchu pieszym i kołowym (samochodowym) w czasie od 1 kwietnia do 30 września w godzinach od 8 do 14 i od 16 do 20, w czasie zaś od 1 października do 31 marca w godzinach od 8 do 13 i od 15 do 18.

(2) Kontrola graniczna na przejściach granicznych kolejowych odbywa się w czasie przyjazdu z zagranicy lub wyjazdu za granicę pociągów kursujących według ustalonego roz-

kładu jazdy. Przepis ten ma odpowiednie zastosowanie również i do przylotów względnie odlotów statków powietrznych w komunikacji międzynarodowej oraz statków w komunikacji morskiej i na wodach śródlądowych.

(3) O uruchomieniu pociągów nadzwyczajnych, nie objętych rozkładem jazdy, jak również i statków powietrznych, właściwe władze kolejowe lub lotnicze, a o przybyciu lub odjeździe statków w komunikacji morskiej — kapitan statku lub właściwy zastępca (agent, makler), obowiązane są zawiadomić organa kontroli granicznej.

**§ 22.** (1) Kontrola podróżnych w pociągach międzynarodowych i na lotniskach paszportowo-celnych odbywa się jednocześnie z rewizją celną, dokonywaną przez urzędy celne. W ruchu pieszym i kołowym (samochodowym) kontrola paszportowa odbywa się przed rewizją celną.

Przedruk z Dz. U. R. P. nr 65 z 1938 r., poz. 489.

---

## ROZPORZĄDZENIE MINISTRA WYZNAŃ RELIGIJNYCH I OŚWIECENIA PUBLICZNEGO

z dnia 2 czerwca 1938 r. (Nr IV UP-2029/38)

**w sprawie utworzenia Instytutu Prawa Lotniczego i Zagadnień Gospodarczych Lotnictwa przy Wydziale Prawa Uniwersytetu Józefa Piłsudskiego w Warszawie.**

Na podstawie art. 23 ust. 5 ustawy z dnia 15 marca 1933 r. o szkołach akademickich (Dz. U. R. P. Nr 1 z r. 1938, poz. 6) zarządzam, co następuje:

**§ 1.** Przy Wydziale Prawa Uniwersytetu Józefa Piłsudskiego w Warszawie tworzy się zakład naukowy pod nazwą: „Instytut Prawa Lotniczego i Zagadnień Gospodarczych Lotnictwa" (zwany w dalszym ciągu „Instytutem").

**§ 2.** Celem Instytutu jest:

a) prowadzenie badań naukowych z zakresu prawa lotniczego i zagadnień gospodarczych lotnictwa,
b) kształcenie sił fachowych w tym zakresie,
c) organizowanie nauczania i rozpowszechnianie wiedzy z tego zakresu, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb pracowników zatrudnionych w lotnictwie.

**§ 3.** Środki finansowe Instytutu składają się:

a) z dotacyj budżetowych Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego,
b) z dotacyi Ministerstwa Komunikacji,
c) z sum asygnowanych przez przedsiębiorstwo „Polskie Linie Lotnicze — LOT",
d) z zasiłków instytucyj państwowych, samorzadowych i prywatnych, zainteresowanych w rozwoju lotnictwa,
e) z darów osób prywatnych.

**§ 4.** Gospodarka finansowa Instytutu prowadzona jest na podstawie planu finansowo-gospodarczego, zatwierdzonego przez Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.

**§ 5.** Na czele Instytutu stoi Kierownik, powołany na wniosek Rady Wydziału Prawa Uniwersytetu Józefa Piłsudskiego na okres trzyletni przez Ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, spośród zwyczajnych i nadzwyczajnych profesorów tego Wydziału.

Ustępujący Kierownik może być powołany ponownie.

**§ 6.** Kierownik Instytutu jest przełożonym pomocniczych sił naukowych i funkcjonariuszów Instytutu oraz jego słuchaczów i pracowników. Czuwa on nad tokiem prac, wchodzących w zakres działania Rady Instytutu (§ 8), załatwia sprawy administracyjne i gospodarcze Instytutu, oraz przedstawia Rektorowi wnioski Rady Instytutu w sprawach zawierania umów z wykładającymi i pracownikami Instytutu Umowy z wykładającymi i pomocniczymi siłami naukowymi wymagają uprzedniego zatwierdzenia Rady Wydziału Prawa.

**§ 7.** Kierownik i personel naukowy Instytutu podlegają przepisom, obowiązującym personel nauczycielski państwowych szkół akademickich i pomocnicze siły naukowe tych szkół, oraz zarządzeniom władz akademickich.

**§ 8.** Opracowywanie ogólnych programów działalności Instytutu i troska o jego rozwój należą do Rady Instytutu.

W szczególności Rada Instytutu uchwala corocznie plan prac naukowych i projekt planu finansowo-gospodarczego, przedstawia wnioski personalne w sprawie wykładających, pomocniczych sił naukowych, funkcjonariuszów administracyjnych i służby Instytutu, oraz opiniuje sprawozdania, przedstawiane przez Kierownika Instytutu.

Uchwały Rady Instytutu w sprawach prac naukowych oraz planu finansowo-gospodarczego wymagają zatwierdzenia Rady Wydziału Prawa.

**§ 9.** W skład Rady Instytutu wchodzi:

a) 4 członków powołanych przez Radę Wydziału Prawa,
b) 2 członków delegowanych przez Ministra Komunikacji,
c) 1 członek delegowany przez Dowódcę Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych,
d) 1 członek delegowany przez Dyrekcję Polskich Linij Lotniczych LOT.

Poza tym w skład Rady wchodzi z urzędu Kierownik Instytutu, który przewodniczy Radzie.

**§ 10.** Z instytutu korzystać mogą studenci, wolni słuchacze i doktoranci Uniwersytetu

Józefa Piłsudskiego w Warszawie, a za zgodą Kierownika Instytutu również i inne osoby, zajmujące się naukowo lub praktycznie lotnictwem.

Wszystkich studiujących w Instytucie obowiązują ogólne przepisy porządkowe o studiach na Uniwersytecie Józefa Piłsudskiego w Warszawie.

**§ 11.** Wykłady w Instytucie mogą być zakończone kolokwium. Z wyniku kolokwium mogą wykładający wydawać zaświadczenia. Instytut może też wydawać zaświadczenia o wykonaniu w Instytucie prac naukowych.

**§ 12.** Sprawozdanie z działalności Instytutu oraz z wykonania planu finansowo-gospodarczego (§ 4) składa Kierownik corocznie władzom Uniwersytetu, stosownie do obowiązujących w tym względzie przepisów, oraz Ministrowi Komunikacji.

**§ 13.** Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Wyznań Religijnych
i Oświecenia Publicznego:
*W. Świętosławski.*

Przedruk z Dziennika Urzędowego Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego nr 6 z 1938 r. poz. 162.

## OBWIESZCZENIE MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

**Nr L. IV/913 8/38 z dnia 5 sierpnia 1938 r. w sprawie ponownego otwarcia do użytku publicznego lotniska w Grodnie.**

W wykonaniu przepisu § 21 ust. (1) i § 26 ust. (4) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie, oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr 18, poz. 142), podaje się do wiadomości, że Ministerstwo Komunikacji zarządza ponowne otwarcie do ruchu publicznego lotniska w Grodnie z dniem 6 sierpnia 1938 r., zamkniętego czasowo zarządzenim Ministerstwa Komunikacji z dnia 21 maja 1938 r. Nr L. IV/913/6/38 (Monitor Polski z 1938 r. Nr 123, poz. 207).

p. o. Dyrektora Departamentu:
(—) Inż. F. Wieden,
Pułkownik - pilot.

Przedruk z Monitora Polskiego nr 211 z 1938 r., poz. 439.

## OBWIESZCZENIE

**Ministerstwa Komunikacji Nr L. IV/912/3/38 z dnia 10 czerwca 1938 r. w sprawie czasowego zamknięcia do użytku publicznego lotniska w Brodach.**

W wykonaniu przepisów § 26 ust. (3) i (4) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. Nr 18, poz. 142), Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że zarządziło zamknięcie do użytku publicznego od dnia 10 czerwca 1938 r. aż do odwołania — lotniska w Brodach, otwartego zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji Nr L. II/219/1 z dnia 21 marca 1934 r. (Monitor Polski Nr 81 z dnia 31 kwietnia 1934 r.).

Za Dyrektora Departamentu:
(—) A. Domes
Pułkownik - pilot.

Przedruk z Monitora Polskiego nr 137 z 1938 r., poz. 243.

**Adres Redakcji:**
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój 27, tel. 552.00 wewn. 101.
**Adres Administracji:**
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123. II p. tel. 8.26.28 Konto czekowe PKO Nr 30.658.

**Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.**

**Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się. Za zmianę adresu opłata wynosi 50 groszy.**

**Cena ogłoszeń:** od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

**Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.**

**WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.**

**Drukarnia Państwowa Nr 101779. 10.X.38. 8400.**

940